IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 138)**

z dnia 11 stycznia 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 138)

11 stycznia 2023 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (KP)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat stanu prac nad programami rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce,

– informację na temat budowy stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka (Siarzewo) ze szczególnym uwzględnieniem analizy finansowej, opłacalności przedsięwzięcia, ewentualnego zwiększenia ryzyka zimowych powodzi zatorowych oraz optymalizacji rozwiązań konstrukcyjnych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Wojciech Skowyrski** zastępca prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie do spraw ochrony przed powodzią i suszą wraz ze współpracownikami, **Kazimierz Cymerys** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Adam Stańczyk** dyrektor Departamentu Planowania, Zrównoważonego Rozwoju i Nauki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu wraz ze współpracownikami, **Przemysław Chylarecki** profesor Muzeum i Instytutu Zoologii Polskiej Akademii Nauk, członek zarządu Fundacji Greenmind, **Marta Wiśniewska** członek zarządu Fundacji Greenmind, **Olga Kazalska** doradca zarządu do spraw polityki środowiskowej Fundacji WWF Polska wraz ze współpracownikami, **Justyna Choroś** lider Zespołu Zmian Systemowych i Orzecznictwa Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków wraz ze współpracownikami, **Jacek Engel** reprezentant organizacji sterniczej Koalicji Ratujmy Rzeki.

W posiedzeniu udział wziął pracownik Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa posłów. Witam pana ministra Gróbarczyka, pana prezesa Wojciecha Skowyrskiego oraz pozostałych zaproszonych gości. Witam panią dyrektor.

Szanowni państwo, stwierdzam kworum. W porządku dziennym mamy dwa punkty. Jest to rozpatrzenie informacji na temat stanu prac nad programami rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce oraz rozpatrzenie informacji na temat budowy stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka (Siarzewo) ze szczególnym uwzględnieniem analizy finansowej, opłacalności przedsięwzięcia, ewentualnego zwiększenia ryzyka zimowych powodzi zatorowych oraz optymalizacji rozwiązań konstrukcyjnych. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

A zatem bardzo proszę pana ministra o przedstawienie informacji w punkcie pierwszym.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Szanowna Komisjo, w ramach przyjętych programów i strategii realizujemy program rozwoju śródlądowych dróg wodnych, zwany w skrócie KPŻ, który będzie integrował wiele spraw związanych z gospodarką wodną.

Żegluga śródlądowa jest tylko jednym z elementów, które towarzyszą temu projektowi. Pozostałe to przede wszystkim oddziaływanie na ochronę przeciwpowodziową w obszarze dolnej Wisły oraz Odrzańskiej Drogi Wodnej. Jest to również zwiększenie potencjału energetycznego w ramach zabudowy stopni wodnych poprzez budowę elektrowni oraz oczywiście podwyższenie bezpieczeństwa ludności w ramach działań przeciwpowodziowych i przeciwsuszowych, które są priorytetowe w świetle zmian klimatycznych. Jeżeli chodzi o szczegóły programu, o to na jakim etapie jesteśmy, poproszę o kontynuowanie tematu przez panią dyrektor Niemiec-Butryn.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Bardzo proszę, pani dyrektor.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej MI Monika Niemiec-Butryn:

Witam serdecznie. Szanowna Komisjo, szanowni państwo, chciałabym państwu przedstawić szczegółowe informacje odnośnie właściwie do trzech dokumentów, nad którymi obecnie pracujemy.

Jeżeli chodzi o Krajowy Program Żeglugowy, to obecnie jesteśmy na etapie przygotowywania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Właściwie prawie byśmy ją zakończyli, tylko że strona niemiecka wystąpiła z prośbą o udostępnienie informacji. Do 2 marca czekamy teraz na jej uwagi. W związku z tym termin, w jakim będziemy mogli zakończyć prace nad strategiczną oceną oddziaływania na środowisko, przesunie nam się na czerwiec. Później odpowiednio będziemy przedkładać dokument do przyjęcia przez komitet i przez Radę Ministrów. To, jeżeli chodzi o Krajowy Program Żeglugowy. Przypominam, że całość opiewa na kwotę około 2 miliardów złotych.

Oprócz kwestii inwestycyjnych mamy też wiele działań dotyczących zwiększenia, a także rozwoju samej branży, wzmocnienia szkolnictwa, unowocześnienia floty. Jest to bardzo kompleksowy program. Jeżeli chodzi o inwestycje, to mamy tam tylko inwestycje, które będziemy kontynuowali. Na Odrze są właściwie dwie, rewitalizacja stopnia wodnego w Opolu, a także stały stopień ujście Nysy. Jest to jaz kozłowo-iglicowy. Chcemy go dostosować do obecnych warunków. Biorąc pod uwagę fakt, że często, kiedy idzie wysoka woda i stopień trzeba złożyć, mówiąc kolokwialnie, zajmuje to bardzo dużo czasu. Nowoczesne stopnie sektorowe kładzie się w przeciągu kilkunastu minut. Jest to zatem konieczność. Został nam do zrobienia stary stopień wodny plus do tego śluza. Mamy tam także zaplanowany drugi etap inwestycji obejmujących Odrę graniczną. Jest to znany wszystkim państwu projekt, który obecnie jest już realizowany w ramach programu POPDOW. Są tam także wymienione właściwie trzy odcinki ostróg na Wiśle, dokładnie w jej dolnym odcinku. To wszystko są działania modernizacyjne. Właściwie jest to rewitalizacja ostróg, które się tam znajdują od dziesiątek lat. Jest to Krajowy Program Żeglugowy.

Dwa kolejne programy. Projekt programu wieloletniego pod nazwą „Kompleksowe zagospodarowanie dolnej Wisły" obejmuje przede wszystkim inwestycję dotyczącą stopnia wodnego Siarzewo. Rozumiem, że będziemy o tym mówić szczegółowo w dalszej części, tak jak państwo sobie życzycie. Jeżeli chodzi o program wieloletni...

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Przepraszam, panie przewodniczący, mam prośbę, żeby scalić oba tematy, ponieważ łączą się one ze sobą w jedną całość.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Panie ministrze, spełniamy pana życzenie od ręki. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Niezwykle mi miło. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Nie będę w tej sprawie przeprowadzał głosowania. Bardzo proszę, pani dyrektor.

Dyrektor departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Dziękuję. Przepraszam, ale pozwolicie państwo, że będę kontynuować w kwestiach merytorycznych. Jeżeli chodzi o drugi dokument, jest na etapie po uzyskaniu wpisu do wykazu prac rządu. Dostaliśmy kilka uwag. Teraz pewnie w przeciągu miesiąca będziemy przedstawiać je do konsultacji, ponieważ musimy je uwzględnić, musimy to poprawić. W związku z tym pewnie za jakiś miesiąc zobaczycie państwo ten dokument.

Trzeci dokument to projekt programu wieloletniego pod nazwą „Kompleksowe zagospodarowanie Odry środkowej". Obejmuje on dwa stopnie wodne Lubiąż i Ścinawę. Są to bardzo potrzebne stopnie wodne, szczególnie obecnie w stanie suszy, gdzie widać, że jest bardzo duży problem z wodą, zwłaszcza na tym odcinku. Jest to niezbędne do dokończenia kaskady. Właściwie wysłaliśmy państwu bardzo szczegółowe informacje na ten temat. Jeżeli będą jeszcze jakieś szczegółowe pytania, jestem do dyspozycji, a jeżeli chodzi o stopień wodny Siarzewo, oddaję głos panu prezesowi.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Zastępca prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie do spraw ochrony przed powodzią i suszą Wojciech Skowyrski:

Dziękuję bardzo. Stopień wodny Siarzewo jest w tej chwili już bardzo zaawansowany od strony projektowej, ponieważ została wykonana bardzo duża ilość prac przygotowawczych.

W tej chwili mamy bardzo szczegółową koncepcję programowo-przestrzenną dotyczącą stopnia wodnego Siarzewo. Zostało wykonanych wiele opracowań, które mają nam pozwolić na to, żeby stopień ten był funkcjonalny i znakomicie działał przez wiele lat. Przede wszystkim została przeprowadzona kontrola modeli hydraulicznych, analiza rzeki Wisły na odcinku od Włocławka do ujścia do zatoki. Była przeprowadzona weryfikacja danych hydrologicznych, gdyż jak wszyscy wiemy, dane hydrologiczne zmieniają się na przestrzeni lat. Zweryfikowaliśmy także kompozycję stopnia w warunkach przepływów ustalonych i nieustalonych z uwzględnieniem ruchu rumowiska. Modelowaliśmy matematyczną dynamikę lodów w projektowanym zbiorniku Siarzewo na stopniu poniżej Siarzewa. Przeprowadzaliśmy symulacje numeryczne erozji dna Wisły poniżej stopnia wodnego Siarzewo.

Tutaj muszę podać ciekawą informację, że w ramach projektu przyjęliśmy, że będziemy uruchamiać tzw. funkcję płuczącą tego stopnia. Dzięki temu unikniemy erozji, która zwykle jest związana z ostatnim stopniem w danej kaskadzie. Chcemy to przeprowadzić w ten sposób, że dzięki temu, że zrobimy niski próg Jambora, a jednocześnie będziemy prowadzić odpowiednią gospodarkę wodną, nie będziemy mieli większej erozji niż przebiega ona w naturalny sposób w korycie rzeki.

Oczywiście zrobiliśmy również wizualizacje stopnia wodnego Siarzewo. Został sporządzony wniosek do operatora systemu dystrybucyjnego na określenie warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej. Przygotowaliśmy raport optymalizacji rozwiązań konstrukcyjnych. Wykonano powierzchniowe badania archeologiczne, z których sporządzono raport. Cały czas oczywiście trwa również monitoring przedrealizacyjny środowiskowy. To wszystko są działania, które to poprzedzają.

W tej chwili jesteśmy także przygotowani do komunikacji społecznej, która jak wszyscy wiemy jest bardzo ważna w przypadku budowy tak dużej inwestycji. Muszę z dumą powiedzieć, że mamy bardzo dużo gmin, samorządów, które bardzo wspierają budowę stopnia. W tej chwili jesteśmy w stałym kontakcie. Cały czas odbieramy sygnały. Jest ogromne zainteresowanie społeczne budową tego obiektu.

Jeżeli chodzi o stronę formalną, w tej chwili jesteśmy w przededniu wykonania tzw. programu funkcjonalno-użytkowego. Program funkcjonalno-użytkowy pozwoli nam przeprowadzić przetarg. Przetarg chcemy przeprowadzić się na zasadzie „zaprojektuj, zbuduj". Mając dokładnie wykonaną koncepcję, mając rzeczywiście wiele analiz, które to poprzedziły, w tej chwili zdecydowaliśmy się, że wybierzemy wykonawcę, który również przeprowadzi, wykona projekt budowlany, projekt techniczny. Dlaczego tak się stało? Najpierw ogłosiliśmy przetarg na wykonanie samej dokumentacji, ale niestety, żadna z firm nie zgło-

siła się do wykonania projektu. Stąd postanowiliśmy pójść drugą ścieżką „zaprojektuj, zbuduj". Planujemy, żeby finansowanie było w ramach programu wieloletniego, który był tutaj omawiany. W najbliższym czasie ogłosimy przetarg na program funkcjonalno-użytkowy. Program ten chcemy zakończyć z końcem drugiego kwartału tego roku, żeby być już gotowym do przygotowania postępowania przetargowego. Są to podstawowe informacje, które mamy w tej chwili na temat stopnia wodnego Siarzewo.

Wiem, że padały tutaj pytania dotyczące opłacalności tego obiektu. Muszę państwu powiedzieć, że oczywiście musimy patrzeć na to całościowo. W ramach studium wykonalności kaskady dolnej Wisły zostało wykonane bardzo dokładne opracowanie dotyczące analizy kosztów i korzyści, analizy studium wykonalności obiektu. Wyszły nam bardzo dobre wyniki, jeżeli chodzi o kaskadę. Ekonomiczna zaktualizowana wartość bieżąca netto NPV wyszła na poziomie około 11 mld zł, a jeżeli chodzi o RLM, wyszło na poziomie 6,75 mld. Wszyscy doskonale wiemy, że od 4,5 mld zł inwestycje są opłacalne. A więc biorąc pod uwagę globalnie korzyści ekonomiczne, korzyści społeczne, nie będę się wahał powiedzieć, że również korzyści środowiskowe płynące z budowy kaskady dolnej Wisły, stwierdzamy, że obiekt ten jako pierwszy z kaskady powinien być wykonany. Zrobimy go w tej chwili.

Oczywiście jeżeli chodzi o inne korzyści, które wynikają z budowy stopnia, jak państwo wiecie, niektórzy protestują, mówiąc, że nie ma on żadnego znaczenia przeciwpowodziowego. Jako hydrotechnik muszę państwu powiedzieć, że ma również znaczenie przeciwpowodziowe, chociażby z tego powodu, że robimy zapory boczne o bardzo dużej wytrzymałości. Wiemy na przyszłość, że kiedy jest kaskada, doświadczenia wszystkich krajów rozwiniętych wskazują, że w przypadku kaskady korytowej, gdyż nie mówimy tutaj o zbiornikach przeciwpowodziowych, niebezpieczeństwo powodzi bardzo maleje z uwagi na to, że zapory boczne, które tam są, są przygotowane w sposób bardzo dokładny i z pewnym zapasem.

Druga rzecz to, że oczywiście działamy przeciwsuszowo. Wszyscy doskonale wiemy, że niestety z powodu budowy stopnia wodnego Włocławek... Tutaj jako hydrotechnik muszę powiedzieć, muszę uderzyć się w piersi, że zrobiliśmy stopień o wysokim progu. Doszło do tego, że rumowisko było kumulowane w zbiorniku. Doszło do erozji, która miała nawet powyżej trzech metrów w stanowisku dolnym. Erozja sięga już praktycznie do Solca Kujawskiego. W tej chwili mamy taką oto sytuację. Jeżeli chcemy odtworzyć poziomy wód charakterystyczne dla doliny rzeki Wisły w tym regionie, to musimy zdecydowanie podpiętrzyć wodę. Były próby wykonywania tego innymi metodami, jak chociażby słynne karmienia rzeki, które proponują Niemcy, ale po pierwsze, absolutnie nie jest to rozwiązanie, które jest opłacalne ekonomicznie, po drugie, jest mało skuteczne. Potem tworzą się odsypiska, tworzą się problematyczne miejsca zagrażające bezpieczeństwu powodziowemu. Dlatego jedynym rozwiązaniem, które w tej chwili jest możliwe, jest po prostu odtworzenie stanu wód poprzez piętrzenie. A więc stopień ten będzie miał bardzo duże znaczenie przeciwsuszowe.

Oczywiście będzie miał również znaczenie energetyczne. Jak wszyscy doskonale wiemy, w tej chwili energia elektryczna jest niezwykle istotna. Potencjał energetyczny odcinka dolnej Wisły już dawno był zdiagnozowany na poważnym poziomie. Przypominam, że planujemy elektrownię wodną o mocy 80 megawatów. Oczywiście ktoś powie, że to niewiele, ale naprawdę jest to znakomita energia. Kiedyś twierdzono, że jest ona nawet pięciokrotnie cenniejsza niż konwencjonalna. Dzisiaj parametry troszeczkę się zmieniły.

Kolejna rzecz. Uważamy, że budowa wspomnianego zbiornika, a później również kolejnych zbiorników bardzo poprawi nawigację. Wiemy, że stopień wodny Włocławek jest w tej chwili ostatnim. Jeżeli chodzi o próg na głowie dolnej śluzy, niestety, głębokości wody są tam bardzo niskie. Powoduje to utrudnienie żeglugowe. Pamiętam, że jak mój ojciec projektował stopień Włocławek, to mówił: „Wojtek, za dziesięć lat będziemy budowali następny". Tak to zostało zaprojektowane, myśląc, że będzie następny podpierający. Minęło już kilkadziesiąt lat. Niestety, jeszcze tego stopnia nie ma, ale teraz właśnie poprzez budowę kolejnego stopnia zwiększymy bezpieczeństwo, również, jeżeli chodzi o stateczność stopnia wodnego Włocławek. Wszyscy wiemy, że jeżeli chodzi o obliczenie tzw. stateczności na obrót wszystkich obiektów, było to liczone przy założeniu, że za kilka

lat rzędna zwierciadła wody podpierającej stopień Włocławek będzie na poziomie około 44-50. Niestety, obniżenie dna w tej chwili spowodowało, że mamy niebezpieczeństwo utraty stateczności na obrót tego obiektu. Szczególnie mówimy tutaj o elektrowni. Stąd musieliśmy zrobić próg tymczasowy, o którym na pewno państwo słyszeliście. Próg ten musimy stale utrzymywać. W momencie, kiedy wybudujemy następny stopień podpierający, czyli Siarzewo, będzie pełne bezpieczeństwo stopnia wodnego Włocławek, będą spełnione warunki, jakie były zakładane przez projektantów, kiedy projektowali go w latach 50. zeszłego stulecia.

Odważę się również powiedzieć, że na bazie tego, co wiemy na temat stopnia wodnego Włocławek, gdzie powstało wiele parków krajobrazowych na terenie wzdłuż czaszy zbiornika, spodziewamy się też bardzo dużego ożywienia turystycznego tego rejonu. Spodziewamy się, że parki krajobrazowe powstaną i w tym rejonie. To, że odtworzymy także poziomy wód gruntowych, będzie miało zasadniczy, bardzo korzystny wpływ na rolnictwo na tym terenie. Zalet jest naprawdę dużo. Dlatego jesteśmy zdeterminowani, żeby obiekt ten wykonać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dziękuję bardzo. Widzę, że jako pierwsza zgłosiła się pani poseł Gosek-Popiołek. Potem pan poseł Wieczorek i pani poseł Tracz. Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica):

Dziękuję bardzo. Chyba już po raz ostatni w tej kadencji spotykamy się, żeby porozmawiać o tym, co zrobić i jak powinny funkcjonować rzeki w Polsce.

Na samym początku chciałabym zwrócić uwagę na to, że na trzech czwartych obszaru Polski pojawiają się deficyty wody. Naukowcy wskazują, że wraz ze zmianami klimatu zjawisko to będzie się jeszcze powiększać. Co roku na niektórych odcinkach rzek widzimy też bardzo niskie, czasami wręcz dramatycznie niskie stany wód. Tak naprawdę powinniśmy zadać sobie pytanie, czy jest to zasadne, czy zasoby wodne Polski są w ogóle wystarczające do rozbudowy dróg wodnych w Polsce tak, żeby spełniały one klasy żeglowności, które są niezbędne przy włączeniu dróg wodnych w europejską sieć. Doskonale wiemy o tym, że na papierze nie jesteśmy w stanie zadekretować tego, żeby zwiększył się stan wód w Polsce. To nie wydarzy się dekretem, to nie wydarzy się żadnymi pismami, które państwo będą między sobą wymieniać. To nie jest zdanie tylko i wyłącznie osób, które podnoszą kwestie związane ze zmianami klimatu. O tym, że będzie problem z zapewnieniem odpowiedniej żeglowności mówią także te osoby, na które sami państwo się powołujecie. Przywołam tutaj zdanie procesora Bolta z Politechniki Gdańskiej, który wspiera projekt, ale twierdzi, że nawet dolna Wisła mimo średnich przepływów wody na poziomie 1000 metrów sześciennych na sekundę w Tczewie nie będzie w ciągu roku żeglowna przez jeden do trzech miesięcy. Pokazuje to, że jest olbrzymi problem. Wszystkie analizy wskazują na to, że będzie się on powiększał. Jest to aspekt zasobów wodnych oraz naszych możliwości, na które większego wpływu niestety, nie mamy, chociaż wszyscy chcielibyśmy, żeby było inaczej.

Po drugie, analizy wskazują, że tak naprawdę bardziej opłacalne, szybsze i skuteczniejsze jest inwestowanie w kolej. Niektóre analizy wskazują, że barki płyną nawet siedem razy wolniej niż kolej, co w czasie, w którym transport powinien być szybki – takie są trendy, jeżeli chodzi o logistykę – już wskazuje na problemy. Ponadto, jeżeli chodzi o inwestowanie, nie mówimy tylko i wyłącznie o przebudowie i zamianie rzek w drogi wodne, ale także o konieczności budowania całej infrastruktury, łącznie z podnoszeniem mostów, łącznie z budowaniem terminali, z których towar potem będzie mógł rozwożony z palet do ostatecznych punktu, gdzie powinien dotrzeć.

Pojawiają się szacunki mówiące o tym, że całość inwestycji to może być grubo ponad 200 miliardów złotych. A więc moje pytanie jest takie, czy naprawdę jest to rzecz, w którą powinniśmy inwestować, zwłaszcza że już na poziomie naszych możliwości, jeżeli chodzi o zasoby wodne, widzimy duże braki. Wiem, że będą państwo mówić o Renie, będą państwo mówić o europejskich rzekach, ale my nie mamy tak potężnych rzek. Może dwieście, trzysta, czterysta lat temu, może wtedy to miało więcej sensu, ale od tego czasu naprawdę zmieniło się bardzo wiele.

Na samym końcu ostatni wątek. To, że wciąż w dokumentach pojawia się kontynuacja drogi E40 do Brześcia przez Białoruś, to jest po prostu jakaś aberracja. Szanowni państwo, jak możemy to robić w sytuacji, w której tak naprawdę od kilkudziesięciu lat Białoruś nie jest państwem demokratycznym? W perspektywie mamy pogłębianie się kryzysu na Białorusi, gdyż doskonale widzimy, co się dzieje. Wszyscy boimy się, co zrobi Białoruś w ciągu następnego roku, jeżeli chodzi o sytuację na Ukrainie. Budujecie mur, a jednocześnie wciąż gdzieś rozważacie budowę autostrady wodnej pomiędzy Białorusią a Polską. Ten plan, ten odcinek należałoby po prostu zamknąć do szafy pancernej i wrócić do niego być może za dwa pokolenia, o ile w ogóle. Na pewno zawieranie tego teraz w jakichkolwiek dokumentach jest po prostu aberracją. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Wieczorek.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

W kontekście Białorusi oczywiście absolutnie racja, ale z drugiej strony być może trzeba myśleć perspektywicznie, jak zmieni się tam władza za kilka, kilkanaście lat. Dzisiaj oczywiście tak. Tutaj absolutnie zgadzam się z panią posłanką.

Mam natomiast następujące pytanie. Chodzi o Krajowy Program Żeglugowy. Pan minister od wielu lat o tym mówi. Jest to dokument, który był konsultowany. Moje pytanie dotyczy szczególnie samorządów, których najbardziej to dotyka. Jakie miały uwagi? Jak wygląda współpraca, jeżeli chodzi o samorządy? Druga rzecz to rzeczywiście urealnienie programu od strony finansowej. Kwoty, o których tutaj mówimy, kwota 200 miliardów złotych pojawiła się gdzieś w przestrzeni publicznej.

Dyrektor departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Nie mówimy o 200 miliardach.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

No więc właśnie. Ja też gdzieś to czytałem. Dlatego jest prośba, żebyśmy od razu rozwiali ten wątek.

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica):

Myślę, że strona społeczna też może wypowiedzieć się na ten temat.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Ok., chociaż...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Drodzy państwo, zabieramy głos pojedynczo, dlatego że później nawet protokołu nie da się sporządzić.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dobrze, że pan przewodniczący jest i pilnuje tego wszystkiego. Natomiast oczywiście pamiętam zapowiedzi. Jeszcze jako radny sejmiku na spotkaniach we Wrocławiu, w Zielonej Górze miałem okazję rozmawiać z panem ministrem. Pan minister przedstawiał propozycje, jeżeli chodzi o żeglugę śródlądową. Z tego, co pamiętam, mówiło się tam o 30 czy 50 miliardach złotych, że trzeba ponieść właśnie takie realne nakłady po to, żeby doprowadzić do IV stopnia żeglowności. Po prostu chciałbym usłyszeć realne kwoty. Założenie jest takie, że ma to być realizowane ze środków europejskich na lata 2021-2027, z polityki spójności, więc chciałbym usłyszeć, czy to prawda, czy tak rzeczywiście jest. Kolejna rzecz: czy w Krajowym Planie Odbudowy też są środki na tego typu działania? Czy tutaj przewidzieliście środki również na kwestie związane z żeglownością i ochroną środowiska?

I ostatnia kwestia, jak na ów plan wpłynęła katastrofa na Odrze. Myślę, że to też pewnie będzie wymagało weryfikacji, szczególnie jeżeli chodzi o środowiska ekologiczne. Jest wiele uwag, wiele zastrzeżeń, czy w tej sytuacji dalej realizować przynajmniej niektóre założenia programu. Pojawiają się głosy na temat renaturyzacji polskich rzek. W związku z tym myślę, że tutaj też warto by było się do tego odnieść.

Wreszcie pytanie, które pewnie pan minister przyjmie z radością, jak odnosi się do tego strona niemiecka. Pewnie będą jakieś krytyczne uwagi, dlatego że zawsze się pojawiały. W przypadku Odry jednak musimy uzgadniać to ze stroną niemiecką, przynajmniej na niektórych odcinkach. Rzeczywiście tak to jest, dlatego że Odra jest rzeką graniczną, związku z czym już na poważnie pytanie, czy w tym zakresie dalej pojawiają się jakieś problemy. Pamiętam, że na posiedzeniu Komisji odbywającym się chyba rok czy półtora roku temu, że pan minister to zgłaszał. To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Tracz. Następnie pan poseł Szałabawka.

Poseł Małgorzata Tracz (KO) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Cieszę się, że dzisiaj mamy dyskusję o Siarzewie, ale chciałabym zwrócić uwagę na bardzo ważną kwestię. Rozmawiamy. Przedstawiciele Wód Polskich w swoich wypowiedziach powołują się często na dokumenty sporządzone na zlecenie Wód Polskich, jednak my jako posłanki, posłowie bądź jako eksperci z organizacji pozarządowych nie mamy dostępu do tych dokumentów. Od początku, konkretnie od 2 listopada wnioskuję do Wód Polskich o przesłanie mi, udostępnienie czterech dokumentów: po pierwsze, analizy finansowej budowy stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka w lokalizacji Siarzewo wraz z oszacowaniem udziału podmiotu zamierzającego odnosić korzyści z użytkowania elektrowni w kosztach projektowania i wykonania inwestycji, po drugie, opracowania pod tytułem „Modelowanie matematyczne dynamiki lodu na projektowanym zbiorniku Siarzewo oraz na rzece poniżej stopnia wodnego Siarzewo”, po trzecie, raportu dotyczącego optymalizacji rozwiązań konstrukcyjnych i po czwarte, studium wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych E40 i E70. Pisałam do Wód Polskich 2 listopada br. z prośbą o udostępnienie mi wymienionych dokumentów. Dostałam odpowiedź odmowną, powiedziałabym, dosyć pokrętną, że nie ma możliwości technicznych, żeby wysłać owe dokumenty, że chodzi o charakter dokumentów, o informacje o innych podmiotach. Ponowiłam swoją prośbę 8 grudnia br., potem kolejny raz 10 stycznia br.

Teraz jest moje pytanie. Mamy cztery dokumenty, analizy finansowe, analizy fachowe sporządzone przez ekspertów za publiczne pieniądze. Dlaczego jako posłowie i posłanki nie mamy dostępu do tych dokumentów? Dlaczego do tych dokumentów nie ma dostępu strona społeczna, zewnętrzni eksperci? W jaki sposób możemy prowadzić rzetelną debatę o Siarzewie nie mając możliwości zapoznania się z dokumentami? Uważam, że jest to naprawdę karygodna praktyka. Mamy wiele osób zainteresowanych wspomnianymi dokumentami. Już dawno temu powinne być zamieszczone na stronie internetowej Wód Polskich, a nie ukrywane. Po prostu nie powinno być odmowy w zakresie możliwości ich otrzymania.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Szałabawka.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Na początku chciałbym się odnieść do słów pani poseł, która bardzo sceptycznie podeszła do sprawy współpracy z Białorusią. Myślę, że nie na miejscu jest mówienie, że trzeba czekać aż dwa pokolenia, aż sytuacja na Białorusi się zmieni, dlatego że demokratyczna opozycja tam funkcjonuje, działa. Powinniśmy ją wspierać i liczyć na to, że sytuacja może się tam zmienić ciągu kilku lat, a nie w ciągu kilku pokoleń.

Natomiast jak zwykle rozmowa tutaj przebiega na dwie strony. Jedna strona uważa się za stronę ekologiczną, a ja uważam ją za stronę ekologiczną, tylko że niedbającą o naturę, naszą faunę i florę. Mówienie, że nie mamy wpływu na to, jak będą przebiegały nasze tory wodne, to jest właśnie mówienie o tym, żeby zaprzepaścić to, co jeszcze możemy uratować. Mówienie przez ekologów o tym, że zbiorniki wodne w sytuacji, gdy sytuacja klimatyczna jest taka, że musimy zbierać wodę coraz częściej, w sposób szybki, a nie przepuszczać jej na dół... Transport wodny według ekologów jest nieekologiczny, a wszyscy pozostali, normalne osoby wiedzą, że transport wodny należy do najbardziej czystych i bezpiecznych rodzajów transportu. Jest tutaj także chociażby tak drobna

rzecz jak pozyskiwanie czystego źródła energii, o którym tak dużo się teraz mówi. Nawet w takiej sprawie środowisko wspierające ekologów, szczególnie organizacje powiązane… Ostatnio była dyskusja na temat organizacji WWF, że jest to organizacja czysto polska, finansowana tylko przez Polskę. Nie wiem, ale jak przyglądałem się, jakie są jej działania na terenie Niemiec w stosunku do niemieckich inwestycji wodnych, to nie widziałem tam takich działań. A więc tak wygląda nasza dyskusja. Myślę, że tutaj jednak nie przezwyciężymy sporu. Myślę, że powoli trzeba przechodzić do kolejnych merytorycznych wyjaśnień i iść do przodu w tym temacie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Pan przewodniczący Płażyński. Następnie pani Justyna Choroś.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Zdecydowanie zgadzam się z panem posłem przewodniczącym Szałabawką, jeżeli chodzi o kwestię białoruską. Rzeczywiście jest tak, że teraz rozgrywa się konflikt, który jest na terytorium Ukrainy. Jest napaść rosyjska. Chodzi tu nie tylko o Ukrainę, ale chodzi także o wolną, niepodległą Białoruś. Jeżeli Rosja przegra, a białoruskie społeczeństwo dało jasny wyraz temu, że chce zmian, chce normalizacji, instytucji demokratycznych na Białorusi, współpracy z Zachodem, zmiany mogą tam nastąpić szybciej niż nam się wydaje, o ile wolny świat utrzyma twardy kurs wobec Rosji. A więc myślę, że nie dwa pokolenia. Myślę, że w tym kontekście projekt, inwestycja we współpracy z Białorusią jest jak najbardziej ekonomicznie i gospodarczo na miejscu. Wręcz, odpowiedzialny rząd powinien wspierać dążenia do budowania mostów na terytorium naszego kontynentu. Są to jak najbardziej właściwe i słuszne działania z punktu widzenia i polskich interesów, i racji stanu naszej części świata.

Jeżeli chodzi o kwestię, którą poruszyła pani poseł Tracz bądź pani poseł Gosek-Popiołek – przepraszam niestety, nie jestem pewien, która pani poseł – w kontekście tego, że droga wodna jest drogą wolniejszą, oczywiście co do zasady barki, statki płyną wolniej niż jadą pociągi towarowe, ale wolumen, który zmieści się na barce w porównaniu do tego, który zmieści się w pociągu, jest zupełnie innym wolumenem. Dlatego światowy handel opiera się na drogach morskich, a nie na drogach kolejowych czy powietrznych. Ponad 90% światowego handlu odbywa się drogą morską. Barki na rzekach, nie wielkie statki morskie, ale nawet barki śródrzeczne, śródlądowe to niebo a ziemia, jeżeli chodzi o kolej. Poza tym oczywiście jeżeli chodzi o kwestie środowiskowe, też jest to niezwykle cenny sposób przewożenia towarów. Przeróżne normy ściśle związane z emisją różnego rodzaju niedobrych, nieekologicznych substancji, a nawet normy związane z hałasem to wszystko na wodzie jest najlepsze. Jest to też droga najbezpieczniejsza. W zasadzie nie pochłania żadnych ofiar, jeżeli chodzi o ofiary ludzkie, nie powoduje przecinania wędrówek zwierząt, nie przecina lądowych dróg zwierząt. W wielu obszarach jest to bardzo pozytywne rozwiązanie. W zasadzie w każdym obszarze, nawet ośmielam się stwierdzić, że także w obszarze finansowym.

Kiedy mówimy o dużych rzekach, których bieg da się uregulować i ustanowić tam odpowiednią głębokość toru wodnego, w takich wypadkach na pewno jest to porównywalna inwestycja z budową i utrzymywaniem dróg kolejowych czy autostrad. A więc jak najbardziej ma to swoje uzasadnienie, jest to racjonalne. Jak powiedział pan prezes Wód Polskich, według dokumentacji Wód Polskich, koncepcji stopy zwrotu jak najbardziej mieści się to w zwrocie, który rzeczywiście ma mieć miejsce. Patrząc holistycznie, nie będziemy do tego dokładać. Wobec tego popieram, tak jak popierałem to w latach poprzednich. Żałuję tylko, że inwestycja ta już trochę się przeciąga. Pamiętam lata temu rozmowy o tym, że ma to być siedem stopni. Wiem, że od Siarzewa trzeba zacząć, ale prawdę mówiąc, pięć, sześć, siedem lat temu, jak zaczynały się poważniejsze koncepcyjne dyskusje na ten temat, wtedy zakładaliśmy, że do 2030 roku powstanie sześć czy siedem stopni na Wiśle. Trochę jesteśmy nie w czasie. Nie zmienia to faktu, że trzeba to wspierać. Taki jest mój pogląd w tej sprawie.

Natomiast zaniepokoiło mnie to, co powiedziała pani poseł Tracz, jeżeli chodzi o dostęp do dokumentów. Nie wiem, jak jest, ale proszę, również dołączam się do wniosku pani poseł Tracz, żeby tę sprawę wyjaśnić. Być może doszło do jakiegoś nieporozumienia,

ale co do zasady, jeżeli dokumenty zostały przygotowane, opłacone ze środków publicznych, a nie ma żadnych powodów chociażby o charakterze handlowym, że ich ujawnienie mogłoby naruszać czyjeś, trzecie interesy, co do zasady dokumenty powinny być jawne. Jeżeli poseł prosi, to powinny być mu udostępnione. Proszę o kilka słów wyjaśnienia.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dziękuję bardzo. pani Justyna Choroś. Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków. Następnie będzie pani Alicja Pawelec.

Lider Zespołu Zmian Systemowych i Orzecznictwa Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków Justyna Choroś:

Proszę państwa, bardzo dziękuję za głos. Zostało tutaj poruszonych wiele wątków. Jako pierwsza osoba mówiąca ze strony społecznej oczywiście miałabym chęć odnieść się do wszystkich z nich, ale w pierwszej kolejności chciałabym się odnieść do tego, że prace nad stopniem wodnym nie trwają od sześciu czy siedmiu lat, ale różnego rodzaju plany są od z górną dwudziestu lat. No cóż, powodów, dla których jeszcze się to nie udało, i nie ukrywam, że z naszej perspektywy mamy nadzieję, że się nie uda, jest oczywiście dużo.

W pierwszej kolejności chciałabym bardzo podziękować za podniesienie problemu, jakim jest dostęp do informacji, dlatego że my dzisiaj, szczerze powiedziawszy, dywagujemy o rzeczach mocno teoretycznych. Pewne liczby są podawane, pewne dane są mówione, ale nie tylko nie możemy się odnieść do nich w sposób racjonalny, ale też bardzo trudno nam jako społeczeństwu je zrewidować. Proszę państwa, proszę się nie dziwić, że mówimy np. o jednym miliardzie, dwóch, pięciu, czterech, dziesięciu czy dwudziestu. W momencie, kiedy nie mamy dostępu do danych źródłowych, które w jasny sposób wskazywałyby, jakie faktycznie są to kwoty, chociażby na podstawie już wspomnianego dokumentu, czyli optymalizacji kosztów, bardzo trudno się do tego odnieść. Bardzo liczę na to, podkreślę to po raz kolejny, że dokumenty będą dostępne.

Co jeszcze chciałabym podkreślić? Przewijała się tu w naszej ocenie bardzo ważna kwestia, a mianowicie kwestia związana z drogą wodną E40 oraz z zaangażowaniem strony białoruskiej. Proszę państwa, to, jaka sytuacja jest teraz na Białorusi, jest kwestią bardzo ważną, ale z naszej perspektywy w pewnym sensie jest kwestią wtórną, dlatego że strona ukraińska, i to trzeba podkreślić, wycofała się ze współpracy ze stroną białoruską. A więc nawet jeżeli nasza strona, czyli Polska uzna, że chcemy budować drogę wodną z Polski poprzez Białoruś, strona ukraińska nie jest już tym zainteresowana. Tak więc proszę państwa, zbudowalibyśmy drogę wodną pomiędzy Polską a Białorusią.

Jeżeli mówimy o dokumencie, programie wieloletnim pod nazwą „Kompleksowe zagospodarowanie dolnej Wisły”, to na koniec chciałabym się jeszcze do tego odnieść. Proszę państwa, moje duże wątpliwości budzi to, co jest w dokumencie, który nazywa się kompleksowym. Oczywiście nie wystarczy użyć słowa „kompleksowy”, żeby coś było kompleksowe. Czy to nie jest tak, że dokument ten dotyczy właśnie jednego stopnia wodnego? Jeżeli tak jest, jeżeli budujemy drogę wodną, jeżeli stopień Siarzewo jest po to, żeby budować drogę wodną, to proszę państwa, jak można uznać, że droga będzie międzynarodowa? Będzie na dolnej Wiśle. A więc jakie państwa łączy? Płock z Siarzewem? Proszę państwa, już wiemy, że strona ukraińska nie jest zainteresowana współpracą z Białorusią, a więc droga nie będzie międzynarodowa, nie będzie połączenia pomiędzy Bałtykiem a Morzem Czarnym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani Alicja Pawelec z WWF. Następnie pan Jacek Engel.

Specjalista do spraw ekosystemów wodnych Fundacji WWF Polska Alicja Pawelec-Olasińska:

Dzień dobry. Szanowni państwo, dziękuję za głos. Chciałabym zwrócić uwagę na kwestie suszowe. Tak naprawdę tak jak powiedziała moja przedmówczyni oraz panie posłanki, nie mamy dostępu pewnie do większości dokumentów związanych z budową stopnia wodnego Siarzewo, natomiast słyszymy deklaracje chociażby Wód Polskich na temat tego, jak duże będzie miało to znaczenie przeciwsuszowe. Chciałabym zobaczyć jakieś modele, które będą o tym mówiły. Jako WWF pokusiliśmy się o analizę hydrogeolo-

gicznego wpływu Siarzewa, która pokazuje, że owszem podniesie się poziom wód podziemnych, ale w odległości maksymalnej sześciu kilometrów od zbiornika. Mówimy o inwestycji, która będzie kosztowała 7–7,5 miliarda, a podniesie nam poziom wód podziemnych wyłącznie w odległości sześciu kilometrów. Jest to bardzo mało, nie rozwiąże to w żaden sposób tragicznej sytuacji, jaką mamy na Kujawach. Chcielibyśmy zobaczyć również takie dokumenty. Chcielibyśmy również zobaczyć źródła, na jakiej podstawie inwestor twierdzi, że przyczyni się to do znacznej poprawy sytuacji związanej z suszą na Kujawach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan Jacek Engel. Koalicja Ratujmy Rzeki.

Reprezentant organizacji sterniczej Koalicji Ratujmy Rzeki Jacek Engel:

Dziękuję bardzo. Bardzo dziękuję za zaproszenie. Proszę państwa, mówię z przekąsem, że buduję stopień wodny na dolnej Wiśle od dwudziestu dwóch lat, ponieważ tyle się tym zajmuję, a musimy pamiętać, że koncepcja kaskady dolnej Wisły powstała ponad sto lat temu w 1912 roku. Wobec tego zastanawiam się, czy w roku 2022 w dalszym ciągu ma sens projekt, który powstał w czasach, kiedy większość towarów wożono furmankami. Natomiast jeżeli chodzi o intensywne prace nad tym projektem, zaczęły się one w roku 2000. Pan przewodniczący na pewno świetnie to pamięta. Spotykaliśmy się, był wtedy posłem. Wtedy powstała uchwała sejmowa, która popierała budowę stopnia Nieszawa-Ciechocinek. Stopień ten miał wtedy kosztować, proszę państwa, 1 mld zł. Miał być w większości zbudowany przez konsorcja prywatne, które się zgłosiły do ówczesnego ministra środowiska, a środki budżetowe miały być wydane wyłącznie na ochronę środowiska, miały być ograniczone do minimum. Dzisiaj stopień ten kosztuje 7,6 mld zł, a ile będzie kosztował, jak zaczniemy go budować, tego nie wiem. Nie sądzę, żeby powodem wzrostu ceny była tylko inflacja.

Chciałbym poprosić pana ministra oraz przedstawicieli Wód Polskich o odpowiedzi na następujące pytania. Jesteście państwo pełni optymizmu, jeżeli mówimy o projekcie budowlanym i harmonogramie. W koncepcji kompleksowej, która nie jest koncepcją kompleksową, zakładacie, że stopień zostanie zbudowany do 2032 roku, a chciałbym przypomnieć, że w dalszym ciągu nie ma ostatecznej decyzji środowiskowej. Pięć lat trwa postępowanie odwoławcze. Mamy w tej chwili spór kompetencyjny pomiędzy Ministrem Klimatu i Środowiska a Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska o to, kto ma rozstrzygnąć odwołania. Sprawa wisi pomiędzy jednym a drugim organem, a do tego według mojej wiedzy, nie konsultowaliście się państwo z Komisją Europejską ani nie dostaliście opinii Komisji Europejskiej, która jest wymagana w przypadku zniszczeń w obszarach Natura 2000, gdzie są siedliska priorytetowe.

Jeżeli chodzi o wszystkie korzyści, o których państwo mówicie, przygotowaliśmy krótki dokument. Mam nadzieję, że dotarł on do państwa, do posłanek i posłów, wobec czego tylko krótko nawiążę do kilka kwestii. Nie wiem, jak hydrotechnik może mówić o tym, że stopień, który ma zbiornik o znikomej objętości w stosunku do wielkości fali powodziowej, może redukować falę powodziową. Mówię o dokumentach, którymi dysponujemy. Jest raport oddziaływaniu na środowisko dla projektowanego stopnia. Było także zamówione modelowanie hydrauliczne dla wspomnianego stopnia łącznie ze stopniem Włocławek. W obu tych dokumentach jest mowa o tym, że stopień będzie oddziaływał na dziesięcioprocentowe wezbrania. Są to wezbrania, proszę państwa, które mieszczą się w międzywalu, a fala powodziowa, którą mieliśmy w 2010 roku o objętości ponad 6000 metrów sześciennych, rezerwę powodziową nowego zbiornika wypełni w około 40 minut. A więc o jakim znaczeniu przeciwpowodziowym mówimy?

Jeżeli mówimy o stateczności stopnia Włocławek, to proszę mnie skorygować, ale według raportów centralnej komisji kontroli zapór stopień Włocławek jest bezpieczny w tym sensie, że żaden z elementów stopnia nie zagraża katastrofą budowlaną. Przypomnę, że w latach 2012-2014 wydaliśmy sto kilkanaście milionów złotych na modernizację stopnia. Jeżeli w tej chwili zagraża on bezpieczeństwu, to znaczy, że utopiliśmy owe pieniądze.

Jeżeli chodzi o żeglugę, proszę państwa, w dokumencie kompleksowym państwo piszecie – są to wasze dane – że nastąpi wzrost przewozów towarów na dolnej Wiśle do poziomu 280 tys. ton. Będzie to znakomite wsparcie dla portu morskiego w Gdańsku. Chciałbym przypomnieć, że port w Gdańsku przeładowuje 53 mln ton. W związku z tym 280 tys. to jest, proszę państwa, 0,5%. Wydamy ponad 7 mld zł, a i tak nie zbudujemy całej drogi wodnej, po to, żeby podnieść udział żeglugi śródlądowej do 0,5% przeładunków portu w Gdańsku. Jeżeli popatrzymy bardziej szczegółowo w państwa dane, okaże się, że 0,5% będzie na odcinku od Gdańska do Gniewu, ponieważ 97% prognozowanych ładunków będzie na tym odcinku. A więc generalnie dalej nic nie będzie płynąć. Geografię wszyscy znamy, Siarzewo jest oddalone od Gdańska o 200 kilometrów. Zbudujemy drogę wodną Płock-Siarzewo, a od Siarzewa będziemy mieli jeszcze 200 km drogi wodnej I, II i III klasy do Gdańska.

I ostatnia rzecz dotycząca kolei oraz czystości transportu. Proszę państwa, naprawdę błagam, opierajmy się na aktualnych liczbach. Rząd epatuje we wszystkich publikacjach danymi z lat 80., z których wynika, że żegluga śródlądowa jest dużo bardziej efektywna ekonomicznie, bardziej czysta od kolei. Mamy dane Europejskiej Agencji Środowiska. Gdybym również chciał nimi manipulować, to użyłbym danych z 2017 roku, z których wynika, że kolej emituje trzy razy mniej dwutlenku węgla niż żegluga śródlądowa. Najnowsze dane z roku 2021 mówią o tym, że kolej emituje o 38% mniej dwutlenku węgla od żeglugi śródlądowej. Krótko mówiąc, Polska racja stanu to jest inwestowanie w kolej. Przypomnę, że linii kolejowych mamy 19,5 tys. km. Mamy je. Niektóre już są zmodernizowane, niektóre wymagają modernizacji. Natomiast dróg wodnych możemy mieć w najlepszym razie 3,5 tys. kilometrów. A więc abstrahując od strat środowiskowych, od obszarów Natury 2000, od naturalności rzek, od tych wszystkich rzeczy, z punktu widzenia społecznego, ekonomicznego, gospodarczego inwestycja ta naprawdę, proszę państwa, nie ma żadnego uzasadnienia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dziękuję bardzo. Zgłasza się jeszcze pan poseł Hoc. Proszę bardzo.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję bardzo. Oczywiście z uwagą przysłuchuję się wszystkim kwestiom, natomiast ogólna refleksja. Skoro strona społeczna absolutnie nie może otrzymać żadnej dokumentacji, żadnych wiarygodnych danych, podobnie jak posłowie opozycji, to skąd czerpiecie rzetelne dane, które są wiarygodne, które są aktualne, które są bardzo przejrzyste? Praktycznie macie wszystkie dane, których prawdopodobne nie ma nawet ministerstwo. Skąd macie dane, skoro nie możecie otrzymać żadnych konkretnych i profesjonalnych informacji? Odnoszę wrażenie, że musicie mieć jakieś inne dojścia, na pewno o wiele większe jak ministerstwo czy nawet posłowie. Jest to bardzo dziwne, ale oczywiście szanuję to, co mówicie. Oczywiście trzeba się nad tym pochylić. Podaje pan pewne kwestie.

Komisja Europejska i chyba cała Unia Europejska jest za tym, żeby preferować transport śródlądowy. Są pewne rekomendacje, żeby rozwijać właśnie transport śródlądowy. Podaje pan dane. Ja też pamiętam pewne dane. Będę mówił prawdopodobnie z pamięci, natomiast jeżeli Holandia, Niemcy, Wielka Brytania rozwijają śródlądowy transport wodny, oznacza to, że są zacofani, są mało wiarygodni, nie idą zgodnie z perspektywą czasu? Jest to bardzo zastanawiające. Dlaczego my mamy preferować transport kolejowy, drogowy, natomiast śródlądowy nie? Inne państwa go preferują, ale na pewno się mylą. My jesteśmy bardzo zacofani, mamy stare dane. Stare dane wskazują, że śródlądowy transport zużywa mniejszą ilość energii. Jeżeli chodzi o tę samą ilość energii – są takie opracowania – samochodem przewieziemy 100 km, pociągiem 300 km, a barką aż 370 km. Na taką odległość przewieziemy ten sam ładunek przy zużyciu tej samej ilości energii. Mało tego, jeżeli chodzi o emisję, przecież wszystkim nam chodzi o to, żeby zmniejszyć ilość emisji CO2. Są następujące przeliczania, jeżeli chodzi o jeden tonokilometr. Emisja dwutlenku węgla jest pięć razy mniejsza niż przy transporcie drogowym i dziesięć razy mniejsza niż przy transporcie kolejowym. Mówi pan, że są to stare dane, stare przeliczenia. Mało tego, weźmy pod uwagę ładowność. Jaka jest ładowność, jeżeli jedna barka praktycznie załaduje tyle co 33, a nawet 60 ciężarówek z kontene-

rami? Amsterdam praktycznie wyeliminował prawie 5000 samochodów w transporcie drogowym, dlatego że właściwie rozwinął śródlądowy transport wodny. Tak samo jest w Wielkiej Brytanii. Musimy mieć pewne możliwości, racjonalną ocenę. Odblokowanie, kongestia dróg lądowych. Przecież wiadomo, że jeżeli będzie śródlądowy transport wodny, będzie mniejsza kongestia, mniejsze korkowanie dróg lądowych. Bezpieczeństwo. Przecież nie powie pan, że transport drogowy, nawet kolejowy jest lepszy, bezpieczniejszy niż transport wodny. Są to pragmatyczne i racjonalne kwestie.

Oczywiście trzeba spojrzeć na to, co państwo mówicie. Oczywiście ekologia, ochrona środowiska jest ponad wszystko, powiedziałbym nawet, że jest to warunek sine qua non naszego przeżycia, ale bądźmy także racjonalni i pragmatyczni. Skoro inne państwa rozwijają transport śródlądowy, skoro Komisja Europejska zaleca, preferuje, żebyśmy przechodzili na transport śródlądowy, to nie możemy kierować się tylko tym, co nam Niemcy podpowiadają, że nie, nie, wam tam nie wolno, my możemy, ale wam w Polsce nie wolno, bo to jest zabronione. A więc musimy myśleć pragmatycznie, racjonalnie i po polsku, patriotycznie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dziękuję bardzo. Widzę, że pan poseł Hoc uspokoił stronę społeczną. Zgłaszała się jeszcze pani, która nie zabierała głosu. Najpierw pani.

Członek zarządu Fundacji Greenmind Marta Wiśniewska:

Marta Wiśniewska. Fundacja Greenmind.

Ja też myślę, że powinniśmy rozmawiać racjonalnie. Ren, wokół którego skupiają się kraje zachodnie, na które niektórzy patrzą, jest to Wisła i Odra razem wzięte, jest to zupełnie inna rzeka. Jest to rzeka zasilana z lodowca, jest to rzeka, która ma zupełnie inne przepływy, a i tak ma kłopoty w związku ze zmianami klimatu. Biznes związany z przewozami towarowymi co roku odnotowuje coraz większe straty na Renie.

Wracając jeszcze do tego, czy Komisja Europejska promuje transport śródlądowy, to jeżeli tak by było, to w programie Fundusze Europejskie na Klimat, Infrastrukturę i Środowisko mielibyśmy potąd pieniędzy na rozwój żeglugi śródlądowej, a takich pieniędzy nie ma. Komisja zgodziła się – FEnIKS jest zatwierdzony – wyłącznie na finansowanie RIS, a nie na rozwój śródlądowych dróg wodnych i zrobiła to nie przez przypadek, ponieważ negocjacje programu FEnIKS trwały ponad pół roku. Wynika to z dokumentów unijnych, ale także z uwarunkowań środowiskowo-hydrologicznych Polski. A więc nie mówmy, że Komisja Europejska promuje rozwój żeglugi śródlądowej i po prostu racjonalnie podejdźmy do tej rozmowy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Płażyński. Później pani poseł Tracz, później państwo.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Drobna uwaga, jeżeli chodzi o kwestią emisyjności transportu drogą morską czy też śródlądową. Kiedy mówimy o statystykach, chociaż przyznam, że nie znam statystyk, które mówiłyby, że transport drogą śródlądową emituje trzydzieści kilka procent więcej, weźmy też pod uwagę, że w tej chwili, tak jak w innych obszarach gospodarki – naturalnie de facto kolej przeszła to jako pierwsza – zmienia się sposób napędzania jednostek, również statków towarowych. Nie wiem, czy państwo orientujecie się w kwestiach stoczniowych, być może nie jest to wasz konik, ale jeżeli mówi pan, że jest, to wspaniale, to orientuje się pan, że w tej chwili standardem jest budowa statków towarowych w oparciu o zupełnie inne napędy. W związku z tym sytuacja diametralnie zmieni się w najbliższych latach na korzyść transportu wodnego, jeżeli chodzi o kwestię emisyjności. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Tracz.

Poseł Małgorzata Tracz (KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Króciutko w kwestii sprostowania słów pana posła Hoca, który mówił, że nie ma dostępu do żadnych dokumentów, bardzo uogólniał, przed-

stawiał to katastroficznie, podczas gdy w ramach swojej wypowiedzi jasno powiedziałam, wysłałam jasne pisma do Wód Polskich domagając się czterech konkretnych dokumentów, które w tej sprawie są istotne i które na pewno pomogłyby w dyskusji, którą właśnie prowadzimy.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani Choroś.

Lider Zespołu Zmian Systemowych i Orzecznictwa Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków Justyna Choroś:

Proszę państwa, odnosząc się do wcześniejszych wypowiedzi, jeżeli chodzi o Unię Europejską, należy podkreślić, że droga wodna rzeki Wisły nie znalazła się w sieci TEN-T, co też warunkuje kwestie finansowania. Jeżeli ktoś z państwa byłby zainteresowany, oczywiście chętnie powiem więcej na temat każdej rzeczy, którą poruszamy. Na ten moment tyle.

Jeżeli chodzi o emisyjność, to proszę państwa, jest tutaj jeszcze jedna kwestia. Proszę pamiętać, że emisyjność, zmiany klimatu, jeżeli chodzi o dwutlenek węgla, to nie jest tylko i wyłącznie kwestia pojazdu, który porusza się drogą wodną. Proszę pamiętać też o tym, że jest tutaj potrzebny kluczowy zasób, bez którego nie ma dróg wodnych, czyli jak sama nazwa wskazuje, woda. W momencie, kiedy budujemy drogę wodną, ilość wody nie jest nieskończona. Nie jest tak, że wody mamy... Jest to zasób, który jest bardzo ograniczony. Szczególnie w dobie zmian klimatu trzeba o tym pamiętać. W momencie, kiedy osuszamy tereny po to, żeby mogła być utrzymana droga wodna, mówiąc bardzo w skrócie – proszę wybaczyć, że tak tutaj skracam, ale jak mówię, chętnie później powiemy na ten temat więcej, jeżeli państwo będą chcieli takie dane – de facto dochodzi do osuszania terenów mokradłowych, a co za tym idzie, dochodzi do uwalniania gazów cieplarnianych. Ale przechodząc do wody oraz do tego, jakim jest ona kluczowym zasobem, proszę państwa, nawet przyjmując do wiadomości, że nie wszyscy uważają, że dochodzi do zmian klimatu, myślę, że wszyscy widzimy, jak w ostatnich latach wygląda rolnictwo w Polsce, jak często rolnicy mierzą się z problemem wody, z problemem suszy, z problemem, jakim jest spowodowany tym nieurodzaj, limitowany warunkami, jeżeli chodzi o wodę. Proszę państwa, z pełną świadomością rozmawiamy tutaj o tym, że chcemy ów kluczowy zasób dla produkcji żywności w państwie takim jak Polska, która w dużej mierze jest państwem rolniczym, przeznaczyć do transportu towarów. Czy jest to racjonalne? Czy jest to patriotyzm? Moim zdaniem zdecydowanie nie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Pan Jacek Engel.

Reprezentant organizacji sterniczej Koalicji Ratujmy Rzeki Jacek Engel:

Dziękuję bardzo. Już odpowiadam panu posłowi. Uczymy się, panie pośle, czytamy, zamawiamy własne ekspertyzy, których mamy całkiem sporo. Bazujemy również na danych oficjalnych. Mówiłem o emisyjności. Jeżeli pan poseł ma ochotę, poproszę o kontakt, później wyślę panu wszystkie dane. W każdym razie mówimy o danych z lat 80. Wiemy, jak wtedy wyglądały lokomotywy, statki, samochody. Faktycznie, absolutnie ma pan rację. Wtedy było 100 km TIR-em, 300 km pociągiem, 370 km drogą wodną. Dane z 2017 roku – są to dane zbierane kilka lat wcześniej – wskazują, że TIR-em przewieziemy 100 km, żeglugą śródlądową 276 km, koleją 896 km. Są to dane Europejskiej Agencji Środowiska. Najnowsze dane z 2021są takie: TIR – 100 km, żegluga – 415 km, kolej – 571 km.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dotyczą zużycia tej samej ilości energii?

Reprezentant organizacji sterniczej Koalicji Ratujmy Rzeki Jacek Engel:

Tak, dokładnie. Ostatnio były bardzo dobre, bardzo metodyczne badania robione między innymi przez Holendrów. Jak już jesteśmy przy Holendrach, o których pan mówił, chciałbym też powiedzieć – tutaj także bazujemy na danych statystycznych – że jeżeli patrzymy na przewozy drogami śródlądowymi w Europie, w Unii Europejskiej, 97% sta-

nowią przewozy w krajach, przez które przepływa albo Ren, albo Dunaj. Cała reszta, proszę państwa, w ogóle się nie liczy, jeżeli chodzi o wielkości.

Chciałbym jeszcze wrócić do wątku Odry, który gdzieś tutaj nam uciekł, utonął w Siarzewie. Chciałbym wrócić mianowicie do regulacji, koncepcji zagospodarowania, regulacji Odry środkowej. Proszę państwa, w tej chwili prowadzimy regulację prawostronną. Nie jestem hydrotechnikiem, ale trochę znam się na rzekach. To się naprawdę nie uda. Jeżeli Niemcy nie wybudują ostróg po swojej stronie, to będziemy mieli odepchnięty nurt na lewą stronę, wydane setki milionów złotych z kredytu Banku Światowego i nie będziemy mieli osiągniętego efektu.

Obiecuję, że już ostatnie dwie kwestie. Emisja metanu z planowanego zbiornika Siarzewo to 4,5 tys. ton rocznie. Są to obliczenia bazujące na danych dla zbiornika Włocławek, a jak wiemy, metan jest wielokrotnie bardziej szkodliwy dla klimatu od dwutlenku węgla.

Jeżeli chodzi o suszę, jak popatrzycie państwo na mapę suszy w Polsce, największa susza występuje w regionie – to nie jest żadna manipulacja, możemy państwu dostarczyć mapy – w sąsiedztwie największych nizinnych zbiorników wodnych Siemianówka i Włocławek. A więc naprawdę, jeżeli wpływ nowego stopnia będzie na mniej więcej 3% powierzchni Kujaw, to nie mówmy o tym, że stopień ten będzie służył rolnictwu, nawodnieniom dla rolnictwa. Przeczytałem, proszę państwa, cały, ponad tysiącstronicowy raport oddziaływania na środowisko. Nie ma tam ani słowa o systemie nawadniania. Krótko mówiąc, nie ma żadnego pomysłu na używanie wody do nawodnień w rolnictwie. Zresztą po sąsiedzku mamy stopień wodny we Włocławku. Stoi tam od pięćdziesięciu lat. Wody w nim jest dosyć, ale nie zbudowano jeszcze żadnego systemu nawodnień z tegoż zbiornika. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan poseł Hoc. Proszę bardzo.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Mam marzenie, a wręcz pragnienie. Rzeczywiście trzeba się wsłuchiwać w głos strony społecznej. Jest to ważny głos. Trzeba się też wsłuchiwać w głos ministerstwa. Mam nadzieję, mówię to do strony rządowej, do pana ministra, do państwa dyrektorów, że w jakimś momencie spotykacie się i wymieniacie swoje poglądy, praktycznie ścieracie się na racjonalne argumenty. Praktycznie jest to najważniejsze, dlatego że rzeczywiście jest tak, że chyba wszyscy jesteśmy tu po to, żeby działać dla przyszłości, dla dobra.

Natomiast z jednym się zgadzam, że rzeczywiście jest susza. Susza jest ogromnym problemem. Zajmuję się również zachodniopomorskim rolnictwem. Wiem, co to znaczy susza, jaka jest to tragedia. Zresztą dawaliśmy rekompensaty w aspekcie suszy i związanych z nią szkód, natomiast byłbym tutaj ostrożny – mówię teraz do strony społecznej – w aspekcie oceny suszy, dlatego że aplikacja IUNG-owska, instytutu w Puławach według rolników, według naszych obserwatorów nie zawsze współgra z danymi w praktyce. Krótko mówiąc, tam, gdzie susza była, aplikacja IUNG-owska wcale za bardzo nie wykazywała suszy, natomiast tam, gdzie jej nie było, aplikacja IUNG-owska czasami pokazywała, że była. Wobec tego nie jest to też miarodajny wskaźnik albo miernik suszy. Natomiast to, że susza jest potężnym problemem, szczególnie w rolnictwie, jest faktem. Rzeczywiście dobrze byłoby, gdybyśmy wszyscy wspólnie spotkali się właśnie po to, żeby rozmawiać o nawadnianiu w aspekcie spiętrzania wód, ale absolutnie nie wywołania... Przecież w Polsce są niskie stany wód, rzek, itd. Trzeba o tym dyskutować, ale trzeba dyskutować na zasadzie dialogu partnerskiego. Tutaj jest moja prośba, apel, żebyście państwo jako strona społeczna dyskutowali z ministerstwem, wypracowywali konsensus, który byłby korzystny dla obu stron i dla nas jako obywateli Polski.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Jeszcze zgłasza się pani Pawelec i pan. Powoli będziemy zmierzać ku końcowi.

Specjalista do spraw ekosystemów wodnych Fundacji WWF Polska Alicja Pawelec-Olasińska:

Chciałabym odnieść się uzupełniająco do wypowiedzi pana posła. Właśnie nie bardzo rozmawiamy, dialog niestety, nie bardzo idzie, zresztą nie tylko nasz, nie tylko ze strony organizacji pozarządowych. Pojawiło się również dużo stanowisk naukowców z Polski, naukowców z całego świata. Jest stanowisko Polskiego Towarzystwa Hydrobiologicznego, stanowisko Nauki dla Przyrody, stanowisko światowej federacji ochrony ryb jesiotrowatych. Są to stanowiska naukowców również przeciwne budowie stopnia wodnego Siarzewo. Nie ma odzewu ze strony rządowej na owe stanowiska, nie ma jakiegoś odniesienia się. Chciałabym natomiast jeszcze powiedzieć, że jeżeli państwo posłowie są zainteresowani, to mamy niektóre z raportów, które mogłyby wyjaśniać różne ze spraw. Mamy m.in. raport o osuszy, dotyczący właśnie kolei i żeglugi, tego, co jest bardziej ekonomiczne, co wydziela mniej gazów cieplarnianych.

Chciałabym jeszcze uzupełnić rzecz w kwestii powodzi zatorowych, dlatego że mówimy o tym, że stopień wodny Siarzewo będzie przeciwdziałał powodziom zatorowym. Otóż szanowni państwo, powodzie zatorowe tworzą się przy stopniu wodnym Włocławek, na zbiorniku Włocławek, w Płocku, a zbiornik Siarzewo będzie 80 kilometrów dalej, a więc w jaki sposób chcemy zapobiegać powodziom zatorowym? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan, bardzo proszę.

Profesor Muzeum i Instytutu Zoologii Polskiej Akademii Nauk, członek zarządu Fundacji Greenmind Przemysław Chylarecki:

Dziękuję bardzo. Przemysław Chylarecki. Fundacja Greenmind.

Rozmawiamy od pół godziny albo więcej. Kilkakrotnie wybrzmiał tutaj problem dostępu do dokumentów, czterech kluczowych dokumentów, które pani poseł wymieniła z imienia i nazwiska. Czy moglibyśmy prosić Wody Polskie o ustosunkowanie się w końcu do tej kwestii, żeby problem ten nie został zakopany bez odpowiedzi, jak wyjdziemy z tej sali? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę. Pan prezes czy pani dyrektor?

Dyrektor departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Może zacznę.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Proszę bardzo.

Dyrektor departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Trudno się ustosunkowywać w trakcie, jak państwo mówicie, a było poruszonych bardzo dużo wątków. Myślę, jak to uporządkować, żeby w miarę wyczerpująco państwu odpowiedzieć i żeby nie zaburzyć państwa uwagi. Właściwie przedstawiliśmy trzy dokumenty. Jeden dokument, a mianowicie Krajowy Program Żeglugowy był konsultowany społecznie chyba dwa razy wraz ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko. Wobec tego dokument ten jest albo wydaje się, że powinien być doskonale znany. Uwagi, które państwo przedstawiliście do tegoż dokumentu, odnoszą się chyba do założeń, które były w 2016 roku. W dokumencie tym nic nie ma o drodze wodnej z Białorusią ani o tych problemach, o których tutaj państwo mówiliście. Nie, to wy o tym mówicie, szanowni państwo. Czy państwo przeczytaliście Krajowy Program Żeglugowy? To jest ten dokument. Tam nie ma takich inwestycji. Są inwestycje, które już wymieniłam, więc nie będę do nich wracać. Są to inwestycje na kwotę 1,4 mld zł plus bardzo dużo ciekawych inicjatyw.

Odpowiadając na pytanie pana posła, jakie były stanowiska strony samorządowej, powiem, że głównie było zastrzeżenie, że program jest mało ambitny, że daliśmy tam za mało inwestycji, za mało rzeczy, które tak naprawdę mogłyby zwiększyć rozwój śródlądowych dróg wodnych. Na przykład były głosy, żeby dopisać jeszcze porty śródlądowe, żeby dopisać jeszcze szkoły, które realizują pewne programy śródlądowe, gdyż w tym, w ramach programu mogłyby realizować swoje zadania, widziały też jakiś potencjał.

W sumie jakichś szczególnie negatywnych głosów ze strony samorządów nie odnotowaliśmy, co więcej, samorząd Solca Kujawskiego sam do nas wystąpił z inicjatywą budowy platformy multimodalnej. Właściwie możemy powiedzieć, że mieliśmy zainteresowanie, że samorządy chcą coś jeszcze z nami robić, a nie że są temu przeciwne. Przypominam także, że jest to program, który ma ograniczony harmonogram do roku 2030. Odpowiadając na pytania którejś z pań odnośnie do wsparcia Komisji Europejskiej, przypominam, że w programie FEnIKS na rozwój wodnego transportu śródlądowego jest przewidziana kwota 200 mln euro.

Członek zarządu Fundacji Greenmind Marta Wiśniewska:

Na RIS.

Dyrektor departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Nie. Jak państwo czytacie, że na RIS? RIS tyle nie kosztuje. Jest 200 mln euro. Będziemy planować i realizować te inwestycje, które są w Krajowym Programie Żeglugowym. To one podlegają strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Jak już wspominałam, odpowiadając panu posłowi Wieczorkowi, strona niemiecka poprosiła o to, żeby przystąpić do transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko. Obecnie do 2 marca br. czekamy na jej stanowisko. Wszystko jest tutaj bardzo transparentne, jeżeli chodzi o ów program. Odpowiadając także na państwa odezwę, żebyśmy rozmawiali, robimy spotkania. Konsultowaliśmy to. Program jest naprawdę już tyle razy przekonsultowany, że dziwię się, że państwo cały czas zgłaszacie uwagi do programu, którego nie ma.

Jeżeli chodzi o dwa kolejne programy, to tak jak wspominałam, jak po wpisie do wykazu prac Rady Ministrów programu wieloletniego dotyczącego dolnej Wisły uzyskamy zgodę na konsultacje, to prześlemy go państwu. Zgodnie ze sztuką nie możemy jako strona rządowa wysyłać państwu do konsultacji czegoś, czego rząd nie zaaprobował. W związku z tym ja czegoś takiego...

Reprezentant organizacji sterniczej Koalicji Ratujmy Rzeki Jacek Engel:

Mówimy o programie, który dotyczy wyłącznie Siarzewa?

Dyrektor departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Tak, dotyczy wyłącznie Siarzewa. Jeżeli chodzi o dokumenty, które były kiedyś realizowane przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, o które też państwo występujecie, to wtedy były konsultowane. Wisiały na stronie, wielokrotnie dokumenty te były... Chyba dwa razy były konsultacje, jak pamiętam, w grudniu. Były, tylko że już kilka lat temu. W związku z tym była to baza do tego, żeby teraz tworzyć dalsze dokumenty. Nie ma sensu odnosić się do tego, co było bazą do powstania. Zgodnie ze średniookresową strategią rozwoju kraju mamy horyzont tylko do 2032 roku. To też jest zgodne ze sztuką. Nie możemy wychodzić poza ten horyzont. Do tego roku, zgodnie z tym, co państwo mówiliście, biorąc pod uwagę czas, różne trudności, potrzeby związane z tym, żeby stworzyć dokument, jesteśmy w tym czasie w stanie zrealizować tylko jeden stopień, mając takie a nie inne założenia. Powtarzam, to nie jest dokument stricte żeglugowy, a więc też proszę nie odnosić się do tego tylko jako do korzyści żeglugowej, ponieważ jest on bardzo kompleksowy, biorąc pod uwagę wszystkie elementy.

Dalej przechodząc do kwestii konsultacji, dziękuję bardzo za różne spostrzeżenia odnośnie do problemów, których dotykamy w kwestii wody. Jeżeli chodzi o dokumenty suszowe, była bardzo szeroka konsultacja programu przeciwdziałania skutkom suszy. Nawet pamiętam, że jeździliśmy po różnych miastach, były konferencje chyba w szesnastu czy osiemnastu miastach. Było stworzone naprawdę bardzo szerokie forum rozmów. To, jeżeli chodzi o suszę.

Jeżeli chodzi o program przeciwdziałania zagrożeniom powodziowym, zakończyliśmy sześcioletnie konsultacje, cały proces sześcioletnich konsultacji. Rozporządzenia chyba już są wydane.

Jeżeli chodzi o kwestie wodne, też zakończyliśmy cały długoletni proces powstawania aktualizacji planów gospodarowania wodami. Są to kompleksowe dokumenty, w zakresie których również zachęcamy do dialogu na każdym etapie. W dokumentach tych są też wpisane inwestycje, o których teraz mówimy. A więc to nie są rzeczy wyjęte z czapki.

Oprócz tego nawiązując do słynnej Białorusi, jest europejskie porozumienie w sprawie śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, Konwencja AGN. To z niej wynika, że droga wodna właśnie tak jest prowadzona, a więc pewnie trzeba by było zwrócić się do ONZ, żeby wyrzucili Białoruś. My nie mamy takiej mocy. Droga E40 jest tak zaprojektowana. Zobowiązaliśmy się, a jest napisane dosyć jednoznacznie, do czego umawiają się strony. Jest to skoordynowany plan rozwijania i budowy sieci śródlądowych dróg wodnych, którego realizacji strony zamierzają się podjąć w ramach swoich stosownych programów. Państwo polskie przyjęło to i stara się przyjąć plan w pewnej perspektywie, biorąc pod uwagę dostępne środki. Na razie, jeżeli chodzi o stopnie wodne czy to, co mamy zaplanowane, jest to to, co państwu pokazujemy.

Wracając do tego, czym się zajmujemy, jest jeszcze trzeci dokument dotyczący Odry. Tutaj także jesteśmy na etapie uzyskiwania wpisu do wykazu. Potem będziemy mogli przedstawić państwu dokument. To nie ja odpowiadam za proces rządowy. Jesteśmy urzędnikami. Tak to wygląda. Dopiero wtedy można konsultować dokumenty.

Teraz jeszcze nawiązując do wszystkich statystyk, w Krajowym Programie Żeglugowym nie podajemy statystyk z lat 80. Odsyłam tutaj do danych z handbooka na temat kosztów zewnętrznych transportu z 2019 roku. Jest to uznany dokument powstały na zlecenie Komisji Europejskiej. Są tam przedstawione dane dotyczące emisji oraz kosztów. Nie chcę już tutaj do tego wracać, niemniej dokument jest dostępny, wobec czego zachęcam.

Jeżeli chodzi o żeglugę śródlądową, w ramach Komisji Europejskiej 5 grudnia br. rada do spraw transportu przyjęła kolejny dokument, przyjęła konkluzję w sprawie śródlądowych dróg wodnych, programu NAIADES. Wzięłam sobie za dużo rzeczy, więc pewnie nie przeczytam państwu, jak dokładnie nazywa się ten dokument, niemniej 5 grudnia br. rada do spraw transportu przyjęła taki dokument. Już mam konkluzje. Dokument opracowany przez prezydencję czeską ma na celu podkreślenie roli transportu wodnego w procesie dekarbonizacji, obniżania kongestii europejskiego sektora transportu. Konkluzje nakreślają najważniejsze wyzwania dla żeglugi śródlądowej określone zgodnie z programem NAIADES na lata 2021-2027. Zgodnie z wytycznymi Komisja Europejska my również realizujemy swoje programy. Powtarzam, że Krajowy Program Żeglugowy to nie tylko inwestycje. Jest tam bardzo dużo rzeczy, które stricte wynikają z programu NAIADES. Zachęcam do lektury w tym aspekcie.

Żegluga versus kolej. Dali państwo takie streszczenie. Też mogę po kolei wypunktować, co do czego państwo porównują, jakieś 230 mld do jakichś 34 mld w zakresie kolei, jedno z drugim. Nie piszecie państwo, w jakim horyzoncie czasowym, 34 mld KPK. Nie wiem, kiedy była taka wartość. Obecnie jest około 70 mld. To też ma swój określony horyzont. Mówicie państwo o jakichś ponad 200 mld na żeglugę śródlądową. Szybko licząc, to, co teraz przedstawiamy, jest 7,5 mld na Siarzewo, jest 3 mld na środkową Odrę, są 2 mld, a więc jest 12 mld. Wobec tego nie wiem, w jaki sposób doliczacie się państwo 200 mld, chyba że moja matematyka jest nie taka.

Reprezentant organizacji sterniczej Koalicji Ratujmy Rzeki Jacek Engel:

Może na podstawie założeń z 2016 roku.

Dyrektor departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Dlatego pytam, o czym rozmawiamy. Teraz mamy na stole trzy dokumenty. Nie rozmawiamy o dokumentach, które były w 2016 roku. Wtedy w 2016 roku trzeba było z nami dyskutować. Poza tym uwagi, które państwo przedstawialiście, wzięliśmy pod uwagę, kładziemy takie a nie inne dokumenty, a państwo punktujecie nas za coś, co było dawno temu.

Członek zarządu Fundacji Greenmind Marta Wiśniewska:

Czyli tamto jest nieważne.

Dyrektor departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Założenia są rządu. Po kolei przedstawiamy dokumenty, które są realistyczne w danym okresie, mają horyzont, mają konkretne koszty.

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica):

Ale punktowe inwestycje nie mają sensu, jeżeli nie spojrzymy z perspektywy całego programu. Punktowe inwestycje, które państwo nam przedstawiają, tak naprawdę mają sens tylko wtedy, jeżeli zrealizujemy całościowy program żeglugi śródlądowej.

Dyrektor departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Ale na jakiej podstawie pani poseł tak twierdzi?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dziękuję bardzo.

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica):

Jak ma wyglądać...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Drodzy państwo, zaraz dyskusja rozpocznie się od początku. Pani dyrektor skończy, odpowie pan prezes, jeszcze ewentualnie ze dwie osoby odniosą się w ramach uzupełnienia.

Dyrektor departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Myślę, że właściwie wszystko powiedziałam. Jeszcze odnośnie do Niemców, zwracam uwagę, że oni mają równoległy kanał Odra-Hawela, którym pływają. W związku z tym nasza Odra troszkę mniej jest im potrzebna. Jeszcze nawiązując do niemieckich inwestycji, o czym pan powiedział, owszem jest to totalna głupota, że Niemcy mają uregulowaną lewą stronę, a my nie mamy uregulowanej. W związku z tym...

Reprezentant organizacji sterniczej Koalicji Ratujmy Rzeki Jacek Engel:

Mieszkam nad Odrą. Jak mają uregulowaną? O czym pani opowiada?

Dyrektor departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Tak?

Reprezentant organizacji sterniczej Koalicji Ratujmy Rzeki Jacek Engel:

Tak.

Dyrektor departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

To zależy. Dobrze. Chyba prześlę panu filmik, jak wygląda Odra z góry, jak wygląda zabudowa regulacyjna po stronie niemieckiej i po stronie polskiej. Wszystko, co robimy, to jedynie odnawiamy zabudowę regulacyjną. Nie budujemy nic nowego. Stopnie wodne, o których państwu mówiłam, że są planowane do modernizacji w ramach Krajowego Programu Żeglugowego, to wszystko także jest odbudowa tego, co istnieje od lat.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy pan prezes chciałby się odnieść? Proszę bardzo.

Zastępca prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie do spraw ochrony przed powodzią i suszą Wojciech Skowyrski:

Powiem kilka zdań. Utkwiło mi pojęcie, które padło. Otóż padło pojęcie „słabość rzek polskich". Niestety, muszę się całkowicie zgodzić z pojęciem „słabość rzek polskich". Wody Polskie właśnie próbują z tą słabością walczyć. Jeszcze raz podkreślam, że oczywiście hasłowo jest mowa o zbiorniku wodnym Siarzewo, stopniu wodnym Siarzewo, korytowym stopniu o pojemności 150 mln m3. Nie chciałbym, żebyście państwo wyszli z tej sali z założeniem czy z wrażeniem, że zajmujemy się tylko Siarzewem.

Generalnie walczymy z suszą. Jak podkreślamy na naszych spotkaniach społecznych przy okazji programu suszowego, musimy myśleć nie tylko powodzią i suszą. Zaczynamy myśleć suszą. Co to znaczy myśleć suszą? To znaczy zatrzymywać wodę tam, gdzie spadła. W tej chwili jest cały program Wód Polskich, który jest temu dedykowany. Nieprawdą jest, że osuszamy bagna, nieprawdą jest, że pogłębiamy rzeki, nieprawdą jest, że budujemy tylko duże zbiorniki. Prawdą jest to, że zatrzymujemy wodę, przynajmniej staramy się to robić. W tej chwili szykujemy program kształtowania zasobów wodnych. Uczestniczymy w programie rozwoju obszarów wiejskich. Wszędzie staramy się prowadzić działalność w kierunku systemu nawadniająco-odwadniającego, ponieważ myślimy o suszy. Jest to bardzo ważne. Jeżeli w pewnym momencie mówimy, że Kujawy są nara-

żone na suszę i że spowodował to zbiornik Włocławek, jest to po prostu nadużycie, nawet nie mogę tego słuchać. Nie wolno robić takich zbitek myślowych. Po pierwsze, oczywiście nie robiliśmy tutaj żadnych systemów melioracyjnych, chociaż odwołuję się do rzek Tygrys, Eufrat. Akurat moje biuro projektowe, w którym kiedyś pracowałem, prowadziło całe systemy nawadniające. My też to możemy zacząć robić. Program suszowy pokazał, że największe straty w związku z suszą będą ponosili rolnicy, nie przemysł, nie mieszkańcy miast, tylko rolnicy. Są to miliardy. Odsyłam państwa do tego opracowania. Jest tam katalog działań. To, co można tam przeczytać, jest bardzo ciekawe. Jest to ogólnie dostępne.

Kolejna rzecz. Potwierdzam, że Niemcy na Odrze przez wiele lat robili prace pod kątem utrzymaniowym. Jakość utrzymania lewostronnej regulacji rzeki Odry jest po prostu diametralnie lepsza niż po stronie Polski. Musimy to zrobić, żeby nie było tak, że właśnie odepchniemy nurt, tylko żeby nurt nie przechodził w naszą stronę. Podam przykład. Tłumaczyłem to bardzo dokładnie na spotkaniu pod Berlinem. Mówiłem, że nie wolno pogłębiać rzeki, nie wolno jej betonować, po czym środowiska ekologiczne wystąpiły i powiedziały, że Wody Polskie betonują i pogłębiają rzekę. Po prostu ręce opadają. Nie można tak zakłamywać rzeczywistości. Niemcy pogłębili Łabę, tłumaczyli: „słuchajcie, zrobiliśmy ogromny błąd, pogłębiliśmy Łabę”. Zrobiliście głupotę. Tłumaczyłem im: „możecie przyjść do nas, mamy dobrych hydrotechników, wytłumaczymy, dlaczego zrobiliście głupotę, ale ją zrobiliście i nie wmawiajcie nam tego”.

Mówi się nam, że w ramach regulacji będziemy bagrować. Nie będziemy bagrować. Powtarzam państwu, mówmy to wszyscy razem, mówmy jednym głosem jako Polacy. Nie będziemy bagrować.

Była jeszcze mowa o stateczności zbiornika Włocławek. Kto mówi, że bez sensu wydaliśmy pieniądze na modernizację? Właśnie wydaliśmy z wielkim sensem, ponieważ rzeczywiście stopień wodny, który... Byłem projektantem modernizacji pod kątem zapory, pod kątem jakości mechanizmów, konstrukcji stalowych, pod kątem chociażby przepławki, którą świetnie przerobiliśmy. Zajrzyjcie państwo do monitoringu przepławki, jak ona działa. Zadaję sobie ten trud i od pięciu lat śledzę to. Naprawiliśmy przepławkę. To, że stateczność jest zagrożona, wynika z kompletnie innego elementu, wynika właśnie z tego, że woda poniżej opadła. Musimy utrzymywać tzw. próg tymczasowy. Nie zakłamujmy tego. Próg tymczasowy właśnie jest po to, żeby podnieść zwierciadło wody. Była potrzebna modernizacja. Jest ona niezwykle ważna. Nie utopiliśmy pieniędzy, jak pan powiedział. Powtarzam jeszcze raz, że nie utopiliśmy. Oprócz tego, że robiliśmy modernizację obiektów, naprawiliśmy inne elementy, mechanizmy śluzy, naprawiliśmy elementy awanportu, naprawiliśmy elementy zamknięć, naprawiliśmy elementy konstrukcyjne zapór. Jest to jeden element. Drugim jest to, że musimy utrzymywać dolną wodę, dlatego że stateczność na obrót obiektu pod tytułem elektrownia wodna wykazuje, że jeżeli woda przekroczy próg 42-30, stateczność zostanie utracona. Dlatego musimy trzymać próg tymczasowy. Sporo nas to kosztuje. Jeżeli zbudujemy Siarzewo, próg będziemy mogli rozebrać, ponieważ nie będzie potrzeby.

Słuchajcie państwo, Wody Polskie prowadzą tak szeroką działalność, że nie możemy skupiać się na tym, że niszczą wody.

Jeszcze jedna rzecz. Zmiany klimatyczne. Wszyscy świetnie o tym mówią. Tak, będą zmiany klimatyczne. Na czym będą polegały? Na tym, że będzie nierównomierność opadów, powtarzam, będzie nierównomierność opadów. Co się za tym kryje? Kryje się za tym to, że nagle spadnie połowa opadu rocznego, a potem długo, długo będzie susza. W Polsce na Kujawach, w województwie lubuskim, na części Podlasia niestety, mamy opady na poziomie 400 milimetrów. Przypominam, że Gruzja ma średnią 2000 milimetrów, Norwegia ma 4000 milimetrów. Słuchajcie, porównajcie 400 milimetrów do 4000, wyobraźcie to sobie państwo, zacznijcie pracować wyobraźnią. Musimy zatrzymywać wodę wtedy, kiedy spadnie.

Przykład Świnnej Poręby. Wszyscy płakali nad Świnną Porębą. Pamiętam jeszcze, jak moi koledzy chodzili po Skawie przed wybudowaniem. Spadał poziom wody, przepływ wody w Skawie spadał do 0,5-0,7 m3, ginęło życie. Dzisiaj dzięki zbiornikowi Świnna Poręba jesteśmy w stanie zapewnić przepływ nieruszony na poziomie 5,5 m3 na sekundę, żeby się

waliło, paliło. To samo Kąty Myscowa. Potrzebujemy zgromadzić wodę, kiedy spadnie. Jest chociażby przykład Izraela, gdzie poziom opadu rocznego wynosi 170 milimetrów. Muszą odsalać wodę. Są to gigantyczne koszty. Kiedyś budowano tam cysterny, dlatego że nie było innej metody. Dzisiaj odsalają. W cudzysłowie my też budujemy cysterny, nie tylko Siarzewo. Tak jak już powiedziałem, jest program kształtowania zasobów wodnych. Budujemy na małych zbiorniczkach, na małych ciekach, odtwarzany bagna, rewitalizujemy je. Mamy program praktyk. W tym roku wydamy około 300 mln zł na systemy rewitalizacji i renaturyzacji. Nie jest tak, że Wody Polskie budują tylko zbiornik Siarzewo. Musimy patrzeć całościowo. Proszę, żebyście państwo rozumieli nas w tym wszystkim.

Na koniec powiem odnośnie do dokumentów, że proszę jeszcze raz się do nas zwrócić. Po pierwsze, nie udostępniamy dokumentów roboczych. Proszę się z tym pogodzić. Jeżeli chodzi o dokumenty, które uznamy za dostępne, najchętniej udostępniamy je u nas, w naszej bibliotece. Oczywiście wtedy zapraszamy. Proszę zwrócić się do nas jeszcze raz oficjalnie. Wytłumaczymy to. Za każdym razem postępujemy zgodnie z prawem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pani Choroś. I powoli będziemy kończyć.

Lider Zespołu Zmian Systemowych i Orzecznictwa Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków Justyna Choroś:

Bardzo dziękuję za udzielenie głosu. Jeżeli chodzi o dostępność dokumentacji, to nie do końca tak to wygląda. Jako Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków wygrywamy sprawy w wojewódzkim sądzie administracyjnym. Ewidentnie to nie jest tylko nasze zdanie.

Korzystając z tego, że jeszcze mogę zadać pytanie, bardzo proszę panią dyrektor o doprecyzowanie. Pewna kwestia jednak dla mnie nie jest jasna. Myślę, że jest ona tutaj kluczowa, biorąc pod uwagę fakt, jak olbrzymie pieniądze podatników są w to zaangażowane. Mianowicie powiem jeszcze raz, że obawiam się w kwestii budowy drogi wodnej, dlatego że pani dyrektor powiedziała, że nie będzie budowana. W związku z tym chciałabym się upewnić, że w kontekście stopnia wodnego Siarzewo więcej nie będziecie państwo mówili o tym, że wspiera transport międzynarodowy i towarzyszy drodze międzynarodowej. Skoro nie będziemy budowali drogi międzynarodowej, myślę, żeby byłoby wskazane, żeby przestać używać takiej nomenklatury. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy pani poseł Tracz chciała jeszcze zabrać głos? Zgłaszała się.

Poseł Małgorzata Tracz (KO) – spoza składu Komisji:

Tak, chociaż już padła jasna deklaracja, że dokumentów nie udostępniamy. Pani dyrektor mówiła o bardzo wielu dokumentach, o które nie wnosiłam. Mówiła o procesie konsultacyjnym, o akceptowaniu ich przez rząd, natomiast ja już dwukrotnie wysyłałam pismo do Wód Polskich z prośbą o udostępnienie czterech konkretnych dokumentów, które już istnieją, które nie są w procesie konsultacji czy w procesie uzgodnień rządowych. Dla mnie niedopuszczalna jest sytuacja, że dokumenty, które były... Każdy z nich był stworzony na zlecenie Wód Polskich za publiczne pieniądze przez różnych ekspertów. Różnie były zlecane. Natomiast dokumenty te są po prostu niedostępne dla strony społecznej, dla posłów. Rozumiem i chętnie przyjdę do siedziby Wód Polskich, żeby się z nimi zapoznać. Pani dyrektor twierdziła, że jeden z dokumentów kiedyś był umieszczony na stronie internetowej. Wobec tego jaki jest problem, żeby jeszcze raz go tam umieścić i żeby dostęp do niego mieli nie tylko posłowie i posłanki, ale także eksperci ze strony społecznej? Widzę tutaj po prostu złą wolę, jeżeli chodzi o udostępnienie konkretnych czterech dokumentów, o które dwukrotnie wnioskowałam.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy pani dyrektor chciała jeszcze zabrać głos?

Dyrektor departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Chciałabym tylko odpowiedzieć co do drogi wodnej. Tak jak państwu pokazywałam, ona tak się nazywa. Niezależnie od tego, czy będę to pisać w dokumentach czy nie, wynika to z AGN-u. Jest to międzynarodowa droga wodna.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dziękuję bardzo.

Dyrektor departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Siarzewo jest jej elementem.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Jeszcze koniecznie? Proszę, jeszcze pan. Na tym zamykam dyskusję.

Profesor Muzeum i Instytutu Zoologii Polskiej Akademii Nauk, członek zarządu Fundacji Greenmind Przemysław Chylarecki:

Dziękuję bardzo. Wrócę do tych nieszczęsnych czterech dokumentów. Rozumiem, że pan prezes traktuje je jako dokumenty robocze, których nie udostępnia, ale przypomnę, że pan prezes jest współautorem artykułów w czasopismach naukowych, w których powołuje się na te dokumenty. W związku z tym jako naukowiec chciałbym mieć dostęp do źródeł, na które pan prezes w publikacjach dostępnych w domenie publicznej powołuje się jako na źródło swojej wiedzy. Jeżeli już nie możemy tego traktować jako dialogu ze społeczeństwem, to traktujmy to jako konieczny dialog w ramach środowiska naukowego. Cytuje pan dokumenty, których nie udostępnia pan stronie społecznej. Są one cytowane w pana artykułach.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Dziękuję bardzo. Dołączam się do apelu w sprawie dostępności dokumentów. Myślę, że podobnie pan poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Ja wszystko zrozumiałem.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PiS):

Myślę, że przekażemy to także panu ministrowi, żeby również miał to na uwadze.

Drodzy państwo, zamykam dyskusję.

Stwierdzam, że porządek dzienny posiedzenia został wyczerpany.

Zamykam posiedzenie Komisji.